



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



Rolo,  
30 SET. 2013

Prot. n. 5805



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2013-0022537 del 03/10/2013



c.a. Regione Emilia-Romagna  
Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione  
Sostenibilità Ambientale  
Viale della Fiera, n. 8  
40127 Bologna (BO)  
[vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione generale per le valutazioni  
ambientali  
Via Cristoforo Colombo, n. 44  
00147 Roma  
[DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

**OGGETTO:** Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a. – **CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE DI ROLO ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DA ARC ALLA VIA SUL PROGETTO DEFINITIVO DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA – PARERE DEL COMUNE DI ROLO.**

### PREMESSO CHE

Quanto espresso nella presente nota discende dalla precedente procedura della Conferenza di Servizi preliminare sul Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana, indetta dalla Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'art. 14 bis della L.241/1990, e dagli accordi definiti negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenutisi collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminare. Nel testo di seguito, si fa pertanto riferimento alla Conferenza preliminare sopracitata e agli accordi sottoscritti con la Regione Emilia-Romagna;

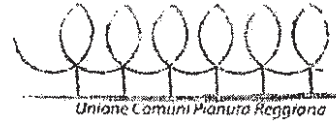
come già espresso nell'ambito della Conferenza preliminare, si evidenzia che la realizzazione della infrastruttura viaria, sia nell'ambito del territorio provinciale che nell'ambito extraprovinciale, è auspicata in quanto ritenuta importante per incrementare l'accessibilità ed i rapporti con le comunità locali, indispensabile per favorire le connessioni dall'ambito locale a quello nazionale ed europeo, sia per la mobilità delle persone sia per i settori produttivi e commerciali;

altresì sono essenziali le risoluzioni delle interferenze di tali infrastrutture con i territori e le comunità locali, risoluzioni che devono trovare risposta nell'ambito



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



delle procedure di valutazione ambientale, finalizzate al migliore inserimento delle opere nel contesto territoriale e alla mitigazione e compensazione degli effetti prodotti dall'inserimento nel territorio di nuove infrastrutture;

in base all'Accordo stipulato in data 12 settembre 2011, tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggiolo, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, la **"Variante sud di Rolo verso Novi di Modena, dallo svincolo tra la S.P.4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, con allargamento del tracciato esistente e collegamento al comune di Novi"** rientra nelle opere di viabilità complementari di **priorità 1**, ricadenti nella rete di interesse regionale, definita all'art. 163 comma 2 della LR 3/1999 e per le quali c'è l'impegno regionale di inserimento nella programmazione ex art.164 bis della L.R. 3/99 come indicato nella Delibera di Giunta Regionale n° 482 del 23/04/2012. Si evidenzia pertanto nei confronti della Regione Emilia-Romagna l'importanza di procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana. Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente e possono essere anche inserite nella procedura di VIA della Cispadana. L'assenza di tali opere di infrastrutturazione avrebbe, infatti, una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario, sia sul territorio che sulle comunità locali. *Questa considerazione ha ancora più valore dopo il sisma che ha colpito la nostra zona, in quanto il continuo passaggio di automezzi anche pesanti attraverso il centro di Rolo, rende ancora più precaria la situazione degli edifici danneggiati.*

### DATO ATTO CHE

L'autostrada Regionale Cispadana, nella configurazione progettuale definitiva, si estende nell'ambito amministrativo della Regione Emilia-Romagna ed interessa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara e 13 territori comunali.

la sezione autostradale è di categoria A in ambito extraurbano a 2+2 corsie di marcia, avente larghezza minima di 25,00 m e composta da due carreggiate, ciascuna organizzata con due corsie di marcia di 3,75 m oltre ad una corsia di emergenza di 3,00 m;

nella provincia di Reggio Emilia il progetto assoggettato a VIA prevede in comune di Reggiolo la realizzazione della viabilità locale di collegamento alla nuova autostazione di Reggiolo-Rolo, dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A22 e di un tratto autostradale della lunghezza di 1 km circa, ed in comune di Rolo un tratto autostradale della lunghezza di circa 1 km;

### CONSIDERATO CHE



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 124 del 17/06/2010 (PTCP 2010), è lo strumento di riferimento di rango provinciale per il sistema di vincoli e tutele ambientali e territoriali; come riportato nell'art. 2 comma 2 lettere b) e d) delle Norme di Attuazione, il PTCP 2010 della Provincia di Reggio Emilia:

- assume, per il territorio provinciale, il valore e gli effetti del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI) ai sensi dell'art. 21 comma 2 della L.R. 20/2000;
- costituisce adeguamento e perfezionamento per il territorio provinciale del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA);

in riferimento al PTCP 2010 della Provincia di Reggio Emilia non si rilevano elementi ostativi alla realizzazione del progetto, a condizione che il proponente osservi quanto di seguito riportato nelle prescrizioni.

Il Piano di Tutela e risanamento della Qualità dell'Aria (PTQA) della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 113 del 18/10/2007, è lo strumento di riferimento per quanto attiene nello specifico al tema della qualità dell'aria;

in riferimento al PTQA, l'area interessata dal progetto ricade in zona A (dove esiste il rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Viste le caratteristiche del progetto descritte negli elaborati, non si rilevano elementi ostativi alla sua realizzazione a condizione che il proponente metta in atto idonee misure compensative volte a tutelare la qualità dell'aria e più in generale le condizioni ambientali dei territori, a favore delle comunità locali, come di seguito indicato nelle prescrizioni.

### VALUTATO CHE

Per la procedura di VIA dell'infrastruttura, la Provincia ha attivato un percorso di collaborazione e cooperazione fra gli Enti ed Aziende coinvolti, invitando ad appositi incontri i Comuni di Rolo, Reggiolo, Luzzara, Brescello e Guastalla, l'A.R.P.A. Sezione di Reggio Emilia, il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, il Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po, AUSL-Dipartimento di Sanità Pubblica di Reggio Emilia, che ha consentito un congiunto approfondimento delle tematiche e confronti trasversali per le valutazioni sulle interferenze delle opere rispetto al contesto territoriale e le relative implicazioni sulle realtà locali e sulle condizioni ambientali;

Il sopracitato percorso di collaborazione è continuato, più recentemente, con l' esame della relazione di controdeduzioni e documentazione integrativa elaborata dal proponente, da cui si ravvisa il mancato recepimento delle prescrizioni emerse nel corso dei lavori del sopracitato tavolo e precedentemente espresse dalla scrivente Amministrazione inerenti,



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



in modo sostanziale, gli impatti sulle componenti ambientali e l'incidenza sulla salute ed il benessere dell'uomo che, in ultimo, determinano e condizionano la qualità della vita delle comunità locali;

il progetto dell'infrastruttura, infatti, prevede in Provincia di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, ma che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale e territoriale in termini di sottrazione di suolo destinato ad uso agricolo, impatto sul comparto idrico dell'area, inserimento paesaggistico e disagio degli abitanti residenti nell'intorno a causa della frammentazione territoriale e degli impatti ambientali connessi all'infrastruttura (rumore, emissioni in atmosfera...). Visti i contenuti del progetto e del relativo SIA, si ritengono pertanto necessari ulteriori interventi di compensazione e mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura stessa;

in aggiunta, le integrazioni progettuali del proponente evidenziano che le criticità riguardanti la risoluzione delle interferenze tra la viabilità di adduzione in progetto e la viabilità esistente, verranno trattate nell'ambito della Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di programma; pertanto, nel presente documento, tutti gli aspetti progettuali e di inserimento che non hanno rilevanza ambientale e sulle comunità potranno essere trattate nella sopracitata Conferenza, altresì qui si ribadisce che tali interferenze dovranno essere affrontate e risolte con l'elaborazione di documentazione progettuale nell'ambito delle procedure relative all'approvazione del Progetto Definitivo.

### SI EVIDENZIA CHE

Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria considerato che le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) per le quali sono ancora in corso verifiche ed approfondimenti, in attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni in dettaglio, si ritiene importante ribadire l'inserimento a livello locale di un punto di monitoraggio relativo alla componente aria nella località di Rolo per la sua posizione potenzialmente critica racchiusa tra l'attuale A22 e la futura Autostrada Cispadana e non lontana dalla sede del cantiere di Reggiolo. La proposta della nuova rete di monitoraggio dovrà dunque essere condivisa con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le immissioni dirette da traffico stradale.

A tale riguardo è opportuno evidenziare inoltre che il centro abitato di Rolo nella presente configurazione viabilistica è già attualmente interessato da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Rolo-Reggiolo con



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



relativo incremento delle immissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. **In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario sopraesposte, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare la variante al centro di Rolo quale importante misura di limitazione degli impatti ambientali sulla comunità locale. Pertanto si ritiene necessario realizzare la "Variante sud di Rolo" verso Novi di Modena, dallo svincolo della S.P.4 e via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, prevedendo una progettazione e realizzazione integrata delle varianti e della infrastruttura Cispadana. Tale variante prevede solo l'ampliamento di una strada esistente e non comporta quindi un consumo di suolo.**

Lo studio sull'impatto acustico e relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel relativo parere, non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuali, pertanto:

a) Il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche gli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento del traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggiolo tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggiolo-Rolo;
- tratto nei comuni di Guastalla, Gualtieri, Boretto e Brescello compreso tra i due tratti di viabilità di adduzione D03 e D02;
- **tratto reggiano della A22.**

b) Diventa imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni di impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA

Ufficio del Sindaco



degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

Le valutazioni sopra riportate evidenziano che il progetto dell'infrastruttura prevede in Provincia di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico ma che comportano inevitabili ricadute ambientali e territoriali negative in termini di sottrazione di suolo destinato ad uso agricolo, impatto sul comparto idrico dell'area, inserimento paesaggistico e disagio degli abitanti residenti nell'intorno a causa della frammentazione territoriale e degli impatti ambientali connessi all'infrastruttura (rumore, emissioni in atmosfera...). Visti i contenuti del progetto e del relativo SIA, si ritengono pertanto necessari ulteriori interventi di compensazione e mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura stessa;

### SI CHIEDE

di recepire quanto evidenziato in premessa a proposito delle opere di viabilità complementari di **priorità 1** di cui al citato accordo del 12/9/2011 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggiolo, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, evidenziando che occorre procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana. Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente, e senza le quali si avrebbe invece una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario, sul territorio e sulle comunità locali,

### SI ESPRIME

parere **favorevole** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che vengano rispettate le seguenti **prescrizioni** che si configurano quali elementi essenziali per una progettazione dell'opera infrastrutturale compatibile con il sistema ambientale in cui si inserisce:



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



### Infrastrutture e viabilità

- 1) si segnala che non si tiene in considerazione che lo spostamento del casello Rolo Reggiolo verso nord, rende particolarmente difficoltoso l'accesso da parte dei veicoli provenienti dall'area nord della provincia di RE e vanifica la motivazione fondamentale del PTC che ha individuato la seconda area produttiva ecologicamente attrezzata provinciale Rolo Fabbrico in virtù della sua vicinanza e facilità di accesso la casello. La stessa Provincia di Reggio, non ha approvato la realizzazione di una rotonda di accesso all'area produttiva sulla Provinciale 46 per non creare difficoltà al flusso del traffico verso il casello. Si chiede pertanto di prevedere un accesso più diretto e scorrevole al casello.
- 2) come già segnalato, relativamente alla viabilità di collegamento e accesso al casello autostradale, si evidenzia che i flussi veicolari provenienti da sud (dal capoluogo e dalla maggior parte dei comuni reggiani) sono soggetti a percorsi particolarmente tortuosi ed articolati e con una sequenza ravvicinata di rotatorie che creano inevitabilmente difficoltà per il raggiungimento del casello ed allungano i tempi di percorrenza, riducendo eventualmente così i benefici dell'arteria viaria Cispadana stessa. Si chiede di effettuare specifici approfondimenti conoscitivi per individuare un collegamento viario che faciliti e renda più diretta la connessione al casello, condividendone il tracciato con i Comuni di Reggiolo e Rolo e la Provincia di Reggio Emilia e di elaborare il relativo progetto definitivo, entro l'inizio dei lavori per la Cispadana nei citati comuni.
- 3) La previsione della riduzione del traffico nel Comune di Rolo, contenuta nella relazione di ottemperanza, appare ingiustificata e poco credibile per la scarsa documentazione sugli studi di afflusso del traffico (Rolo non era neppure citato) e perché con il previsto completamento della bretella Cispadana aumenterà l'afflusso verso ovest in direzione Parma, Milano, Genova. La negazione dell'aumento di traffico appare funzionale alla sottovalutazione dell'importanza della variante a sud di Rolo, infrastruttura fondamentale e vincolante al pare positivo.

### Aspetti ambientali

1. In riferimento al tema dell'impatto acustico e delle relative misure di mitigazione in progetto, si segnala la necessità di considerare la sovrapposizione fra la A.R.Cispadana e l'attuale A22 nel Comune di Rolo, infrastruttura che già attraversa il centro di Rolo.
2. Lo studio sull'impatto acustico e relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel relativo parere, non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuali, pertanto:
  - a) Il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per



## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA

Ufficio del Sindaco



tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche gli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento del traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggiolo tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggiolo-Rolo;
- tratto nei comuni di Guastalla, Gualtieri, Boretto e Brescello compreso tra i due tratti di viabilità di adduzione D03 e D02;
- **tratto reggiano della A22.**

b) Diventa imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni di impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a). In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

3. Dagli elaborati emerge che la verifica dell'impatto acustico è stata effettuata "solo negli spazi effettivamente utilizzati per le attività umane" e, di conseguenza, vengono esclusi dalla valutazione di impatto acustico tutti gli edifici che non soddisfano tale requisito, quali ad esempio ruderi, edifici non utilizzati, ecc... Poiché si ritiene che tale interpretazione normativa non sia fondata con riferimento alla Tabella riportata in Allegato 8 alla relazione acustica integrativa, si prescrive che:

- I ricettori agricoli, produttivi e commerciali, in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali) siano oggetto di mitigazione anche in





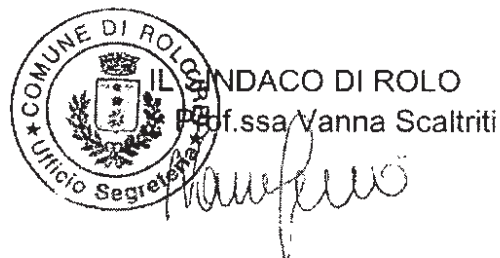
## COMUNE DI ROLO

Provincia di Reggio Emilia  
CENTRO DI ANTICA TARSIA  
Ufficio del Sindaco



- periodo notturno;
- I ricettori residenziali disabitati, in cattive condizioni, ma teoricamente abitabili, in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione;
  - I ricettori ruderi, non utilizzati e non abitabili, in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione.
4. Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria, le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) per le quali sono ancora in corso verifiche ed approfondimenti, in attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni in dettaglio, si ritiene importante ribadire l'inserimento a livello locale di un punto di monitoraggio relativo alla componente aria nella località di Rolo per la sua posizione potenzialmente critica racchiusa tra l'attuale A22 e la futura Autostrada Cispadana e non lontana dalla sede del cantiere di Reggiolo. La proposta della nuova rete di monitoraggio dovrà dunque essere condivisa con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le immissioni dirette da traffico stradale. A tale riguardo è opportuno evidenziare inoltre che il centro abitato di Rolo nella presente configurazione viabilistica è già attualmente interessato da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Rolo-Reggiolo con relativo incremento delle immissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. **In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario sopraesposte, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare la variante al centro di Rolo quale importante misura di limitazione degli impatti ambientali sulla comunità locale. Pertanto si ritiene necessario realizzare la "Variante sud di Rolo" verso Novi di Modena, dallo svincolo della S.P.4 e via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, prevedendo una progettazione e realizzazione integrata delle varianti e della infrastruttura Cispadana. Tale variante prevede solo l'ampliamento di una strada esistente e non comporta quindi un consumo di suolo.**

Cordiali saluti.





**Perrone Raffaele**

---

**Da:** rolo@cert.provincia.re.it  
**Inviato:** lunedì 30 settembre 2013 15.58  
**A:** vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it;  
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Cc:** sindaco@comune.rolo.re.it  
**Oggetto:** Parere progetto Autostrada Regionale Cispadana  
**Allegati:** parere Cispadana 30-09-2013.pdf